

RELAZIONE

PER L'ASSUNZIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO SU GOMMA E A FUNE, A CHIAMATA E TURISTICO (SKIBUS MONTE BONDONE), TRAMITE AFFIDAMENTO IN HOUSE PROVIDING A TRENINO TRASPORTI S.P.A. A DECORRERE DAL 1 GENNAIO 2025 FINO AL 31 DICEMBRE 2034 ED APPROVAZIONE DELLA DISCIPLINA GENERALE PER LA GESTIONE DEL SERVIZIO

INDICE

- I. Premessa: l'attuale affidamento e le prospettive
- II. I risultati della gestione nel corso dell'attuale affidamento
- III. La futura gestione del servizio di trasporto pubblico urbano e urbano turistico nel Comune di Trento. Caratteristiche ed obblighi di servizio pubblico
- IV. Quadro normativo di riferimento per la scelta della forma di gestione del servizio
- V. Modalità di affidamento prescelta e relative motivazioni
- VI. Assetto proprietario e di controllo di Trentino Trasporti S.p.A. e rispetto dei requisiti di legge per la configurazione del modello "in house providing"
- VII. Conclusioni

I. PREMESSA: L'ATTUALE AFFIDAMENTO E LE PROSPETTIVE

Il Comune di Trento, con deliberazione del Consiglio comunale di data 19 giugno 2019 n. 84, ha affidato a **Trentino trasporti S.p.A.**, secondo il modello **in house providing**, ai sensi dell'art. 10, comma 7, lett. d) della L.P. 6/2004 - **il servizio di trasporto pubblico urbano** su gomma e a fune (collegamento città-Sardagna) **ed urbano turistico** (skibus Monte Bondone), fino al 30 giugno 2024. La convenzione, n. 29819 racc., è stata sottoscritta con la Società in data 4 settembre 2019, sulla base degli indirizzi approvati dallo stesso Consiglio comunale in sede di affidamento.

Con atto aggiuntivo del 18 ottobre 2023 è stata affidata a Trentino Trasporti anche la gestione, in via sperimentale, del servizio a chiamata denominato "OnOff Trento" volto a coprire le esigenze di trasporto collettivo in fascia notturna¹.

Da ultimo, con deliberazione del Consiglio comunale, d.d. 4 giugno 2024 n. 62 l'affidamento Trentino Trasporti S.p.A. è stato **prorogato fino al 31 dicembre 2024**, avvalendosi di quanto previsto dall'articolo 5, paragrafo 5, del regolamento (CE) n.1370/2007, allo scopo di evitare l'interruzione del servizio e per le motivazioni compiutamente indicate nella deliberazione citata. Assieme all'affidamento del servizio ordinario e del servizio a chiamata, con la citata deliberazione è stata prorogata fino al 31 dicembre 2024 anche la durata della convenzione in essere con il Comune di Lavis e Trentino Trasporti S.p.A. per la gestione della linea n.17 ed è stata autorizzata l'attivazione del nuovo sistema integrato di linee di trasporto pubblico su gomma denominato BRT - Bus Rapid Transit per il collegamento della tratta Zambana - Lavis - Trento sulla base del Protocollo d'intesa sottoscritto dal Comune di Trento con il Comune di Lavis, la Provincia Autonoma di Trento e Trentino Trasporti S.p.A..²

Trentino Trasporti S.p.A. costituita ai sensi e per gli effetti dell'articolo 4 della legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16 è "**società di sistema provinciale**", ai sensi dell'art. 33 della L.P. 16 giugno 2006, n. 3, e rappresenta dunque lo strumento operativo comune al quale i soggetti del sistema (Provincia, Comuni, Comunità di Valle) possono affidare direttamente la gestione dei servizi di trasporto pubblico dei quali sono titolari.

In esito alla riorganizzazione societaria attuata dalla Provincia Autonoma di Trento e portata a compimento nel 2018 con il varo del "Polo dei trasporti"³, in capo alla Società, oltre alla gestione dei trasporti pubblici urbani ed extraurbani su strada, all'esercizio di linee ferroviarie e impianti funiviari e all'erogazione di servizi aeroportuali per trasporto aereo turistico, è posta anche la gestione e l'implementazione del patrimonio indisponibile funzionale ai servizi di trasporto pubblico, in particolare le linee ferroviarie, il materiale rotabile automobilistico e ferroviario, gli immobili e le rimesse, i sistemi di info-mobilità, i parcheggi intermodali e gli impianti funiviari per il trasporto pubblico.

Come detto, l'affidamento del servizio di trasporto pubblico urbano in corso giunge a

¹ Vedi determina del Dirigente d.d. 18/10/2023 n. 59/29. Il servizio, attivo dalle 23.00 alle 1.00 nelle sere di mercoledì, giovedì, venerdì e sabato, è affidato da Trentino Trasporti a vettori terzi

² Il Protocollo è stato approvato dalla Giunta comunale con deliberazione 4.9.2023 n. 248 e successivamente sottoscritto dalle Parti con atto d.d. 6.11.2023 n. 714ter racc.

³ Il riferimento è al Programma per la riorganizzazione e il riassetto delle società provinciali di cui alle deliberazioni della Giunta provinciale n. 1909 del 2 novembre 2015, n. 542 di data 8 aprile 2016 e n. 712 di data 12 maggio 2017. Il Comune di Trento ha aderito al progetto di aggregazione con diversi provvedimenti:

- deliberazione del Consiglio comunale 14 giugno 2017 n. 76 di adozione della revisione straordinaria delle partecipazioni societarie detenute dal Comune di Trento,
- deliberazione del Consiglio comunale 14.06.2017 n. 77 di dismissione della partecipazione in Aeroporto Caproni S.p.a. finalizzata all'operazione di fusione per incorporazione di Aeroporto Caproni S.p.a. in Trentino Trasporti S.p.a.
- deliberazione d.d. 7 marzo 2018 n. 21 avente ad oggetto la restituzione alla Provincia Autonoma di Trento delle azioni della Trentino Trasporti esercizio SpA in precedenza acquisite a titolo gratuito, finalizzata a consentire la successiva incorporazione della società stessa in Trentino Trasporti S.p.A.

scadenza il 31 dicembre 2024 e dunque si rende necessaria una decisione del Consiglio comunale circa il prosieguo della gestione, operando una scelta tra le modalità di affidamento ammesse dalla normativa vigente.

Va ricordato al riguardo che negli ultimi anni la scadenza dell'affidamento è stata stabilita in modo da realizzare l'allineamento rispetto all'affidamento di servizi disposto dagli altri enti locali interessati nonché dalla Provincia di Trento, al fine di poter assumere congiuntamente una decisione sulla modalità di svolgimento del servizio pubblico in oggetto, nella convinzione che la sua gestione unitaria sull'intero bacino provinciale consenta di conseguire benefici in termini organizzativi, di servizio ed economici.

Con **Avviso di preinformazione** inviato dalla Provincia Autonoma di Trento anche per conto di Comune di Trento, Comune di Rovereto, Comune di Arco, Comune di Pergine Valsugana e Comune di Lavis in data 29/6/2023 e pubblicato sulla GUCE, è stata indicata **l'intenzione delle Amministrazioni interessate di procedere, alla scadenza, con l'affidamento diretto ad un operatore interno** ai sensi dell'art. 5 par. 2 del Regolamento (UE) n. 1370/2007 ossia di affidare nuovamente in house il servizio a Trentino Trasporti S.p.A.⁴ fino al 30 giugno 2034.

⁴ Avviso pubblicato sul sito web <https://ted.europa.eu/TED> al numero 400896-2023.

II. I RISULTATI DELLA GESTIONE NEL CORSO DELL'ATTUALE AFFIDAMENTO

Ai fini della conferma della scelta dell'affidamento in house del servizio, opzione indicata nell'Avviso di preinformazione, occorre anzitutto analizzare l'andamento della gestione da parte di Trentino Trasporti nel corso dell'attuale affidamento, incluso **negli esercizi sociali 2019-2023**.

Al riguardo è necessario premettere che l'affidamento in essere si è svolto nel corso di un periodo che, nella parte centrale, è stato contraddistinto prima dalla pandemia Covid-19 (2020-2021) e successivamente dalla spinta inflazionistica (2022), situazioni congiunturali sfavorevoli che hanno avuto inevitabili ripercussioni sia sul servizio svolto (lato domanda e lato offerta), sia sui costi sostenuti dall'azienda, il cui andamento dipende in gran parte da fattori esogeni alla gestione aziendale. Tale dinamica, peraltro, ha interessato tutte le aziende del settore, come evidenziato, tra gli altri, dallo studio ASSTRA - Intesa San Paolo del 2022.⁵

II.I COSTI E RICAVI

Per quanto riguarda i costi della produzione si ritiene opportuno proporre quale primo dato economico quello del **costo del personale**, in considerazione della forte incidenza di questo fattore produttivo sul totale dei costi di produzione (nel 2023 pari al 54,89%), in relazione alla consistenza dell'organico aziendale.

PERSONALE (valori medi)	DIRIGENTI	IMPIEGATI	VIAGGIANTE	OPERAI/AUSILIARI	TOTALE
2019	3,5	190,2	929,8	184,8	1.308,3
2020	3,6	199,1	923,5	182,3	1.308,4
2021	3,5	204,2	926,8	177,9	1.312,4
2022	3,5	204,3	927,1	175,8	1.310,7
2023	4,0	203,0	908,8	12,6	1.288,4

Tab.1_Consistenza dell'organico aziendale

COSTI DEL PERSONALE	SALARI E STIPENDI	ONERI SOCIALI	TRATTAMENTO O FINE RAPPORTO	TRATTAMENTO DI QUIESCENZA E SIMILI	ALTRI COSTI	TOTALE
2019	€ 46.273.504	€ 13.828.037	€ 3.195.441	€ 624.544	€ 47.813	€ 63.969.339
2020	€ 41.561.800	€ 12.147.375	€ 3.103.096	€ 635.829	€ 163.648	€ 57.611.748
2021	€ 45.192.183	€ 13.489.853	€ 3.342.283	€ 690.273	€ 27.673	€ 62.742.265
2022	€ 45.983.269	€ 13.676.169	€ 3.786.735	€ 737.303	€ 463.139	€ 64.646.615
2023	€ 48.229.182	€ 14.768.959	€ 3.438.125	€ 747.472	€ 16.324	€ 67.200.062

Tab.2_Costi del personale

L'**aumento complessivo** del costo del personale nel periodo considerato è **del 5%**.

⁵ Quinto Rapporto Intesa Sanpaolo-ASSTRA "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale" reperibile all'indirizzo: <https://group.intesasanpaolo.com/content/dam/portalgroupp/repository-documenti/newsroom/area-media-dsr/2022/ISP-ASSTRA%20Rapporto%20TPL%202022.pdf> oppure:

<https://www.asstra.it/centro-studi-e-dati-del-settore/ricerche-ed-indagini/le-performance-delle-imprese-di-trasporto-pubblico-locale-2022>

Tuttavia, se si analizza il costo del personale al netto di alcune voci quali il rinnovo della contrattazione collettiva di primo e secondo livello, il riconoscimento anche per i giorni di ferie godute della retribuzione ordinaria delle giornate di lavoro effettivo, il supporto finanziario per il caro bollette, il riconoscimento dell'anzianità di servizio pregressa, l'accantonamento per i 24 minuti di "agente unico" e la riduzione dell'anzianità media dal 2019 al 2023, emerge una dinamica di **relativa stabilità** nel periodo considerato, con un dato complessivo di variazione di -1,3%, a fronte di un calo della consistenza dell'organico medio del 1,5%.

Si evidenzia come la Società - come evidenziato dalla stessa - si trova a fronteggiare le difficoltà legate al reclutamento del personale abilitato alla guida dei mezzi adibiti al trasporto pubblico di persone.

Si tratta di difficoltà diffuse e trasversali, che incidono in modo ormai strutturale sull'attività di tutte le aziende italiane che esercitano il servizio di TPL, con segnali allarmanti di accentuazione progressiva. La Società ha evidenziato come la rarefazione della disponibilità di mano d'opera si avverta nonostante la Società stessa stia ampliando l'area di possibile reperimento dall'ambito locale / regionale verso l'ambito nazionale e oltre: si rileva infatti assenza di interesse a intraprendere la professione di conducente di autobus persino in stati dell'est Europa e del nord Africa, che pure, in tempi recenti, avevano fornito gran parte delle ultime leve.

Passando ad esaminare gli **altri costi della produzione**, la voce delle **materie prime** durante il periodo considerato mostra variazioni significative:

2019	2020	var 20/19	2021	var 21/20	2022	var 22/21	2023	var 23/22
€ 16.323.712	€ 13.325.859	- 18,4%	€ 15.938.372	+ 19,6%	€ 21.435.129	+ 34,5%	€ 19.155.798	- 10,6%

Tab.3_ costi per materie prime

Sulla dinamica, caratterizzata da un **aumento complessivo nel periodo del 17,3%**, è evidente l'incidenza negativa prima della pandemia Covid-19 che ha imposto, tra l'altro, l'acquisto di specifici presidi sanitari e successivamente della spinta inflazionistica.

Analizzando partitamente i costi per materie prime, si vede come la voce "**carburanti**", componente esogena, nella quale l'andamento dei prezzi sfugge quasi totalmente al controllo aziendale, risenta delle dinamiche del mercato evidenziando un aumento complessivo del 21,7% nel periodo considerato, a fronte di una sostanziale invarianza dei consumi.

Per quanto riguarda gli **altri beni** come pezzi di ricambio, pneumatici, antigelo, prodotti chimici per officina, vestiario, materiale di consumo e minuteria, su cui invece l'azienda ha potuto attuare azioni di razionalizzazione, si registra nel periodo considerato un aumento contenuto al 1,1%.

Per quanto riguarda i **costi per servizi**, l'aumento registrato nel periodo 2019-2023 è del 26,3%.

All'interno della voce ha particolare impatto il **costo per l'affidamento a terzi, incrementato del 61%** per fronteggiare una domanda in aumento a fronte della difficoltà crescente di reperimento di personale viaggiante, dinamica comune a livello nazionale. Hanno inciso inoltre anche in questo caso i costi dipendenti dalla pandemia Covid 19 (sanificazioni, servizi integrativi).

Sul fronte delle **entrate**, va evidenziato che i **ricavi della gestione** si articolano in entrate tariffarie derivanti dal servizio urbano su gomma e dal servizio della funivia Trento - Sardegna, come di seguito illustrato:

	2019	2020	var % 20/19	2021	var % 21/20	2022	var % 22/21	2023	var % 23/22
ENTRATE DA TARIFFA SERVIZIO URBANO GOMMA	€ 5.257.008,38	€ 3.270.233,83	-37,79	€ 3.581.688,22	8,70	€ 3.883.826,33	7,78	€ 4.167.154,65	6,80
ENTRATE DA TARIFFA FUNIVIA TRENTO SARDAGNA	€ 169.190,85	€ 89.126,11	-47,32	€ 93.905,17	5,09	€ 165.525,07	43,27	€ 196.582,39	15,80
TOTALE	€ 5.426.199,23	€ 3.359.359,94	-38,09	€ 3.675.593,39	8,60	€ 4.049.351,4	9,23	€ 4.363.737,04	7,20

Tab.4_entrates da tariffa

Dopo il calo del 2020 dovuto all'emergenza sanitaria, si può notare un incremento sia per il servizio su gomma sia per il servizio di collegamento funiviario con il sobborgo di Sardinia.

La Società ha proseguito negli anni con la lotta all'evasione tariffaria come disciplinata dall'art.5 del disciplinare in essere (n.29819 racc. d.d.04.09.2019). I dati riportati in tabella mostrano un incremento costante delle entrate, dato reso ancora più significativo in considerazione del fatto che le tariffe, determinate dal Comune nell'ambito degli indirizzi generali deliberati dalla Provincia Autonoma di Trento, negli ultimi anni sono rimaste pressoché invariate, con aumenti limitati agli abbonamenti ed al tasso di inflazione⁶.

La percentuale di copertura dei costi con le entrate tariffarie si è mantenuta, durante l'affidamento, pressoché costante:

ESERCIZIO	2019	2020	2021	2022	2023
percentuale di copertura dei costi del servizio urbano derivante dalla bigliettazione	24,70%	17,51%	17,18%	17,13%	17,62%

ESERCIZIO	2019	2020	2021	2022	2023
percentuale di copertura dei costi del servizio urbano derivante dalla bigliettazione compreso Funivia Trento Sardinia	24,78%	17,46%	17,14%	17,37%	17,97%

Tab.5_Percentuale di copertura dei costi del servizio urbano derivante dalla bigliettazione

Accanto agli introiti tariffari, le entrate della Società sono costituite dai **contributi in conto esercizio** erogati dagli enti affidanti, che per quanto riguarda il Comune di Trento, hanno visto il seguente andamento nel periodo considerato:

	2019	2020	2021	2022	2023
gomma	€ 15.469.711,10	€ 14.957.652,68	€ 15.490.137,00	€ 16.939.416,32	€ 18.511.140,01

6 Si vedano le delibere della Giunta comunale n. 203 d.d. 14.11.2017, n. 223 d.d. 29.10.2018, n. 227 d.d.11.11.2019.

funivia	€ 444.957,60	€ 450.781,31	€ 452.765,00	€ 473.440,47	€ 433.741,00
skibus	€ 105.139,77	€ 16.790,86	€ 144.257,29	€ 44.934,78	€ 37.792,22
TOTALE	€ 16.019.808,47	€ 15.425.224,85	€ 16.087.159,29	€ 17.457.791,57	€ 18.982.673,23

Tab. 6_ contributi in conto esercizio

Con riferimento al trasporto pubblico urbano su gomma si evidenzia, post pandemia, un costante aumento del costo del servizio a fronte, fino al 2022, di un aumento dei “bus km” programmati. Il 2023 ha visto invece un aumento del costo del servizio a fronte di una diminuzione dei “bus km” programmati.

Con riferimento al servizio di trasporto pubblico urbano invernale (cd. skibus) si evidenzia che il netto calo del costo dal 2022 in poi è dovuto ad una differente programmazione del servizio: anziché il collegamento Trento-Sopramonte-Vason-Viote il servizio prevede unicamente il collegamento in quota Vason-Viote in quanto in collegamento da Sopramonte è gestito dalla Azienda per il Turismo di Trento (APT) s.cons. a r.l..

II.II DATI DIMENSIONALI

Si forniscono di seguito alcuni dati relativi alla consistenza del servizio reso dalla Società, con riferimento in particolare alle percorrenze ed al numero dei passeggeri, nonché al parco mezzi utilizzati per il servizio.

Il servizio urbano di Trento risulta caratterizzato da un servizio capillare, diffuso nelle varie zone della città, con 26 linee urbane alle quali si aggiunge il servizio notturno denominato OnOff attivo dalle 23:00 alle 3:00 nell’area del fondovalle e collina est.

Per quanto riguarda la funivia Trento-Sardagna le corse sono effettuate giornalmente ogni 15-30 minuti dalle 7:00 fino alle 22:30.

❖ Percorrenze

Per quanto riguarda il servizio urbano di Trento, il 2023 segna un calo delle percorrenze sull’esercizio precedente del 6,45%, mentre considerando l’intero periodo il calo è circa dell’8%, come si evince dalla tabella seguente:

2019	2020	2021	2022	2023
5.793.387	4.949.131	5.629.658	5.697.134	5.329.748

Tab.7_ Percorrenze Servizio Urbano Trento in Km

La contrazione delle percorrenze è ascrivibile alla grande difficoltà di reclutamento del personale, già evidenziate al paragrafo II.II. Tale difficoltà, combinata con la necessità di garantire la copertura dei livelli di servizio soprattutto nel periodo scolastico, ha determinato una rilevante pressione sugli organici in forza alla Società, limitando fortemente la concessione di ferie durante il periodo scolastico, stante anche la quota di permessi fruibili a vario titolo dai lavoratori afferenti alla dimensione della conciliazione vita-lavoro (congedi parentali, assenze ex L.104/1992, etc.) che ha ridotto i giorni di presenza medi annuali del singolo autista di Trentino trasporti da 235 giornate medie nel 2019 a 227 nel 2022.

Al fine duplice di consentire il recupero psico-fisico da parte dei lavoratori con la fruizione da parte degli stessi di almeno due settimane consecutive di ferie nel periodo estivo ma anche di non aggravare i costi aziendali e conseguentemente degli Enti affidanti a causa dell’accumulo di ferie non fruite da parte del personale, stante l’impossibilità di ampliare l’organico in funzione di un

piano di smaltimento ferie a causa della predetta criticità di reclutamento, la Società si è vista costretta ad elaborare un modello di esercizio (estate 2023) sensibilmente ridotto, ma che garantisca comunque un servizio commisurato alla domanda (considerato il calo del periodo estivo).

Come si evince dalla tabella sotto riportata la Società, anche in fase di programmazione del servizio, ha dovuto ricorrere alla previsione di subaffidamento a vettori terzi che è sensibilmente aumentata rispetto al 2019 (nel 2023 si nota un +72% di km programmati subaffidati rispetto al 2019).

	-5.79%	3,13%	11.74%	-14.07%	0,60%
Bus*km programmati	2023	2022	2021	2020	2019
	5.394.867,54	5.726.439,65	5.552.496,87	4.969.273,77	5.783.131,57
di cui a pieno con mezzi TT	4.759.387,30	5.091.449,78	4.945.931,92	4.468.559,54	5.177.380,15
di cui a vuoto	492.768,56	542.330,79	513.551,05	428.486,18	514.167,00
di cui svolti con il mezzi S.E.	11.165,85	11.362,10	11.393,42	11.357,88	15.355,37
di cui subaffidati	131.545,83	81.296,98	81.620,48	60.870,17	76.229,05

Tab.7_Percorrenze programmate Servizio Urbano Trento in Km

❖ Passeggeri

Per quanto riguarda il numero di passeggeri del servizio urbano di Trento registrati nel periodo considerato, l'andamento è stato il seguente:

2019	2020	2021	2022	2023
23.168.468	12.510.973	15.020.138	16.593.045	17.457.216

Tab.8_Servizio urbano gomma

Dopo il forte calo del 2020 dovuto all'emergenza sanitaria da Covid-19 (-46% sull'esercizio precedente), negli anni successivi si nota una **ripresa** del numero di utenti, senza peraltro un ritorno ai livelli pre-pandemici, a causa della disaffezione all'utilizzo dei mezzi di trasporto collettivo che è in parte rimasta.

Per quanto riguarda il numero di passeggeri della funivia Trento - Sardegna registrati nel periodo considerato, l'andamento è stato il seguente:

2019	2020	2021	2022	2023
178.894	104.081	115.667	176.456	202.800

Tab.9_Funivia Trento-Sardagna

La stessa dinamica che ha contraddistinto il servizio su gomma si può rinvenire relativamente al servizio funiviario, laddove peraltro il recupero del calo dei passeggeri del 2020 è più marcato arrivando a segnare nel 2023 addirittura un **aumento rispetto al dato pre-pandemico** del 2019 (+13,36%).

❖ Parco mezzi

Nel corso del 2023 sono stati immatricolati n. 25 autobus urbani con alimentazione a metano (CNG) e n.22 extraurbani, di cui 17 alimentati a gasolio e 5 con alimentazione a metano,

cui si aggiunge l'acquisto di 1 autobus usato da 9m alimentato a gasolio classe emissioni Euro 6.

Pertanto il dato aggiornato al 31/12/2023 restituisce la seguente composizione del parco mezzi della Società:

	in contingente	extra contingente	totale
extraurbano	476	2	478
urbano	213	2	215
totale	689	4	693

Tab.10_parco mezzi

Avuto riguardo al tipo di alimentazione/classe emissioni la situazione aggiornata al 31/12/2023 è la seguente:

	diesel euro 3	metano euro 3	diesel euro 4	diesel euro 5	diesel euro 5 EEV	diesel euro 6	metano euro 6
extraurbano	15,5%	-	1,3%	11,5%	22,1%	48,5%	1,1%
urbano	5,6%	14,1%	-	1,4%	26,3%	23,5%	29,1%

Tab.11_motorizzazioni

Nello specifico, la flotta di autobus a metano circolanti Trento è alimentata con biometano prodotto dalla frazione organica dei rifiuti prodotti nel Comune.

La Società, anche grazie ai fondi di un finanziamento PNRR, prevede l'entrata progressiva in servizio di 16 autobus urbani elettrici per la città di Trento, con conseguente prevista riduzione di 1000 t di CO₂/anno e risparmio energetico del 13%.

Nel 2024 saranno progressivamente messi in circolazione n. 6 autobus urbani elettrici da 12 m e n. 3 autobus urbani elettrici da 18 m, con le modalità indicate nella Deliberazione consiliare n. 62 del 04.06.2024 che di seguito si riportano:

“- in via sperimentale a partire dal prossimo avvio dell'orario estivo del servizio di trasporto pubblico, attivando la sola linea 17 con autobus elettrici e con percorso rivisitato. La linea 17 infatti proseguirà sull'attuale tragitto fino alla rotatoria di via Alto Adige in località San Lazzaro in corrispondenza della quale svolgerà su via Sponda Trentina per poi andare a servire il sobborgo di San Lazzaro e l'abitato di Lavis e portarsi a piazzale Stolcis per effettuare la sosta di capolinea e la ricarica elettrica; in direzione sud la linea 17 ripercorrerà lo stesso tracciato in senso inverso. Nei giorni feriali si ipotizza una frequenza delle corse ogni circa 30 minuti, con l'aggiunta di ulteriori 10 corse al giorno (6 in andata e 4 in ritorno) per il collegamento diretto lungo la S.S. 12 del capolinea di piazzale Stolcis a Lavis con il capolinea di via Dogana a Trento;

- a regime in via progressiva, a partire dall'avvio dell'orario invernale, come servizio di trasporto pubblico costituito dalla linea 17, con percorso e frequenze modificate rispetto all'attuale. Nello specifico la linea 17, partendo da Trento piazzale F.T.M. percorrerà via del Brennero, via Bolzano, via Alto Adige, S.S. 12 fino alla rotatoria di via Alto Adige in località San Lazzaro ove o proseguirà dritto fino alla rotatoria nei pressi della stazione F.T.M. di Zambana, con inversione di marcia alla stessa e capolinea in piazzale Stolcis, o svolgerà su via Sponda Trentina per poi andare a servire il sobborgo di San Lazzaro e l'abitato di Lavis e portarsi a piazzale Stolcis per effettuare la sosta di capolinea e la ricarica elettrica. Entrambi i percorsi avranno il tragitto di ritorno coincidente con la

rispettiva andata. Il primo percorso e il secondo avranno corse alternate ogni 15 minuti, incrementate a 10 minuti nelle ore di punta, secondo un orario tabellare che verrà successivamente definito nel dettaglio.

– Si evidenzia che la prima alternativa sopra descritta del percorso della linea 17 corrisponde nella sostanza al percorso della linea 18, come descritto nel Protocollo d'intesa sopracitato; l'esatta nomenclatura della linea è possibile solo ora in relazione allo sviluppo delle attività finalizzate alla sua attivazione successive all'approvazione del Protocollo;”

I nuovi acquisti confermano l'impegno costante all'ammodernamento del parco mezzi con l'obiettivo del miglioramento degli standard di sicurezza e ambientali.

A fine 2023 l'anzianità media degli autobus del contingente si attesta sui seguenti valori:

descrizione	unità	anzianità media (anni)
veicoli urbani	213	9,38
veicoli extraurbani	476	9,52
totale	689	9,48

Tab.12_anzianità media dei mezzi

Tale valore risulta essere migliorativo rispetto al dato 2018 riportato nella precedente Relazione di affidamento, in cui si evidenziava una età media degli autobus urbani pari a 11,94 anni.

* * *

Per concludere l'analisi economica della gestione durante l'attuale affidamento, si ritiene opportuno fornire un quadro delle principali voci di bilancio relative a Trentino Trasporti S.p.A. relativo agli esercizi 2019-2023:

❖ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/ATTIVO

ATTIVO	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Attivo Immobilizzato	€ 62.849.154	28,94	€ 64.768.132	26,81	€ 61.203.580	25,89	€ 56.888.748	25,17	€ 42.129.161	19,78
Magazzino	€ 4.200.196	1,93	€ 4.387.818	1,82	€ 4.350.748	1,84	€ 4.991.217	2,21	€ 5.165.329	2,43
Attivo a breve termine	€ 72.529.698	33,39	€ 122.894.570	50,88	€ 110.586.317	46,79	€ 111.425.496	49,30	€ 111.350.670	52,28
Attivo a lungo termine	€ 77.627.252	35,74	€ 49.492.741	20,49	€ 60.217.078	25,48	€ 52.717.270	23,32	€ 54.352.466	25,52
TOTALE ATTIVO	€ 217.206.300	100,00	€ 241.543.261	100,00	€ 236.357.723	100,00	€ 226.022.731	100,00	€ 212.997.626	100,00

Tab.13_Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/ATTIVO

❖ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/PASSIVO

PASSIVO	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Passività a breve termine	€ 29.550.549	13,60	€ 34.922.076	14,46	€ 38.162.680	16,15	€ 41.807.047	18,50	€ 37.354.630	17,54
Passività a medio lungo termine	€ 115.594.919	53,22	€ 134.551.917	55,71	€ 126.116.754	53,36	€ 112.128.244	49,61	€ 103.546.091	48,61
TOTALE DEBITI VERSO TERZI	€ 145.145.468	66,82	€ 169.473.993	70,16	€ 164.279.434	69,50	€ 153.935.291	68,11	€ 140.900.721	66,15
PATRIMONIO NETTO	€ 72.060.832	33,18	€ 72.069.268	29,84	€ 72.078.289	30,50	€ 72.087.440	31,89	€ 72.096.905	33,85
TOTALE PASSIVO	€ 217.206.300	100,00	€ 241.543.261	100,00	€ 236.357.723	100,00	€ 226.022.731	100,00	€ 212.997.626	100,00

Tab.14_ Stato Patrimoniale riclassificato con metodo finanziario/PASSIVO

❖ Conto economico riclassificato a valore aggiunto

	2019	%	2020	%	2021	%	2022	%	2023	%
Valore della produzione	€ 111.989.276	100,00	€ 100.564.062	100,00	€ 111.407.481	100,00	€ 121.434.191	100,00	€ 122.068.054	100,00
Valore aggiunto	€ 67.960.552	60,7	€ 59.802.596	59,5	€ 65.040.503	58,4	€ 67.439.225	55,5	€ 68.814.182	56,4
Margine operativo lordo	€ 3.991.213	3,6	€ 2.190.848	2,2	€ 2.298.238	2,1	€ 2.792.610	2,3	€ 1.614.120	1,3
Margine operativo netto (risultato operativo)	€ 704.678	0,6	-€ 599.349	-0,6	€ 21.274	0,0	€ 565.238	0,5	- € 358.158	-0,3
Risultato ante imposte	€ 481.822	0,4	€ 46.276	0,0	€ 21.571	0,0	€ 604.452	0,5	€ 97.556	0,1
Risultato d'esercizio	€ 6.669	0,0	€ 8.437	0,0	€ 9.023	0,0	€ 9.151	0,0	€ 9.464	0,0

Tab. 15_ Conto economico riclassificato a valore aggiunto

Come si può notare la Società ha sempre chiuso i bilanci in utile. Anche il 2023 registra una **chiusura positiva del bilancio per € 9.464.**

L'utile è stato sempre accantonato a riserva, coerentemente con la mission di azienda in house, che non è quella di generare utili, come una tipica impresa industriale o commerciale, ma quella di gestire e implementare sia l'esercizio del servizio di trasporto pubblico sia il patrimonio indisponibile ad esso funzionale, mirando a mantenere un costante equilibrio economico-finanziario.

Il patrimonio netto, che nel 2019 era di € 72.060.832 è aumentato ad € 72.096.905 nel 2023 confermando un buon livello di solidità.

II.III LA QUALITÀ DEL SERVIZIO

❖ Soddisfazione dell'utenza

Alla valutazione di natura economica dell'attuale affidamento è opportuno affiancare quella relativa alla qualità del servizio. Ciò in quanto il servizio di trasporto pubblico assume un'importanza sempre maggiore essendo uno dei sistemi da privilegiare in ottica di favorire la mobilità sostenibile.

Con deliberazione d.d. 9 febbraio 2023, n. 24 sono stati infatti approvati, ai sensi del D.M. 04.08.2017 n. 397, il Piano Urbano della Mobilità sostenibile (P.U.M.S.), il Biciplan e il Masterplan della mobilità del Comune di Trento.

Il P.U.M.S. ha tra gli obiettivi quelli di soddisfare i bisogni di mobilità dei cittadini, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, ridurre i consumi energetici, aumentare la percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi, ridurre i fenomeni di congestione stradale e di incidentalità, migliorare l'attrattività del trasporto ciclopedonale nonché, **l'obiettivo principale di modificare il "modal share" della città riducendo la domanda di mobilità di veicolare a favore della mobilità sostenibile (tra cui rientra appunto il trasporto pubblico).**

In questo quadro generale risulta pertanto fondamentale che il trasporto pubblico sia attrattivo e garantisca pertanto un sistema di qualità che riesca a rispondere in modo efficiente alle esigenze dei cittadini.

Al riguardo, la Società ha effettuato a marzo 2024, attraverso la società Quaeris s.r.l., un'**indagine di customer satisfaction** che ha permesso di individuare i punti di forza e le potenzialità di miglioramento del servizio offerto ed anche il livello di importanza che viene attribuito ai vari aspetti del servizio stesso.

L'indagine è stata effettuata con la somministrazione di interviste dirette presso fermate, stazioni ed autostazioni con la tecnica "face to face", ad un campione di 2.238 utilizzatori del trasporto pubblico locale sia per i servizi urbani su gomma (Trento, Rovereto, Lavis, Riva del Garda, Pergine Valsugana) e a fune (collegamento Trento-Sardagna), che per il servizio extraurbano su gomma e ferroviario (Trento-Malé-Mezzana e Trento-Bassano) nonché per gli altri servizi svolti dalla Società (skibus Monte Bondone, Primiero, Bus and Go e OnOff Trento).

La gestione dei servizi da parte della Società è stata valutata soddisfacente o molto soddisfacente (voto da 7-10 in una scala da 1 a 10) da parte del 98,2% degli intervistati.⁷

Nello specifico, **per il servizio di Trento, la media di soddisfazione generale** evidenzia l'apprezzamento di tutti gli aspetti indagati, come dettagliato di seguito:

<i>aspetto del servizio</i>	<i>voto medio URBANO</i>	<i>voto medio FUNIVIA</i>	<i>voto medio ONONFF</i>
frequenza delle corse	8,94	8,66	8,82
coincidenze tra i servizi e intermodalità	9,02	8,84	8,91
puntualità (rispetto degli orari)	8,95	8,94	8,88
cortesia e disponibilità del personale	9,07	9,00	8,82
condotta di guida degli autisti (frenate, scossoni, curve, ecc...)	8,90	9,06	8,73

⁷ A titolo di raffronto, analoga indagine di customer satisfaction effettuata nel 2017 aveva evidenziato un risultato di soddisfazione generale del 94,8%

risposte alle richieste sul servizio (reclami/informazioni)	9,16	9,19	8,97
copertura del territorio servito e dislocazione delle fermate	8,99	9,00	8,85
funzionamento degli strumenti (biglietterie automatiche, App, validatrici ecc...)	9,06	9,25	9,18
facilità di reperimento delle informazioni sui percorsi e sugli orari (sito, call center, stazioni)	9,09	9,31	9,09
sicurezza personale a bordo e nelle stazioni	9,04	8,81	8,85

Tab. 16_Media soddisfazione utenti

Come si può evincere dalla tabella riportata, aspetti fondamentali quali la “frequenza delle corse”, la “puntualità”, la “copertura del territorio” e la “facilità di reperimento informazioni” hanno ottenuto punteggi molto alti.

❖ Certificazioni

La Società è in possesso di diverse certificazioni di qualità.

Tra queste assume particolare importanza il sistema di gestione integrato implementato in base a:

- la norma ISO 9001:2015 (qualità). Sono definiti gli standard di qualità attesi per il servizio e l'organizzazione interna e messe in atto azioni di monitoraggio e misurazione che consentono di verificare periodicamente i risultati e attivare le necessarie azioni di miglioramento;
- la norma ISO 14001:2015 (ambiente) e il Regolamento EMAS. La società intende fornire un servizio di trasporto pubblico efficace che costituisca una valida alternativa al mezzo privato e si impegna nel contenimento degli impatti e nel miglioramento delle proprie performance ambientali. Informazioni sulle prestazioni ambientali sono contenute nella Dichiarazione Ambientale EMAS disponibile sul sito internet della società;
- la norma ISO 45001:2018 (salute e sicurezza sul lavoro). A tutela dei propri dipendenti e delle persone che operano presso i siti aziendali, la società mette in atto quanto necessario per eliminare e minimizzare i rischi per la salute e sicurezza delle persone.

La Società ha inoltre adottato e pubblicato sul proprio sito internet la **Carta dei Servizi**, da ultimo aggiornata a giugno 2023, attraverso la quale l'utenza viene informata sui servizi offerti, sulle prestazioni qualitative raggiunte e sugli impegni assunti per il miglioramento, con l'obiettivo di costruire e far crescere un rapporto di collaborazione con i viaggiatori e i cittadini, per conoscere e soddisfare le necessità e le esigenze di mobilità.

Nell'ambito della cornice di valori adottata da Trentino Trasporti, relativi alla qualità del servizio, all'orientamento all'utente, al radicamento nel territorio e all'attenzione alle fasce deboli di utenza, l'attività di programmazione, gestione ed erogazione del servizio pubblico è ispirata ai principi fondamentali contenuti nel Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 30/12/1998 recante lo "Schema generale di riferimento per la predisposizione della carta dei servizi pubblici del settore trasporti", ossia:

- eguaglianza ed imparzialità
- continuità
- partecipazione e trasparenza
- efficienza ed efficacia
- rispetto ambientale.

All'interno della Carta dei Servizi sono stati individuati gli standard di servizio rispetto a vari fattori di qualità:

- puntualità, regolarità e copertura del servizio;
- sicurezza, comfort del viaggio, attenzione all'ambiente;
- servizi per persone a ridotta mobilità;
- informazioni ai Clienti;
- pulizia e condizioni igieniche dei mezzi e/o dei nodi.

Infine sono disciplinate le relazioni con il Cliente e le modalità di gestione dei reclami nonché i casi di indennizzo/rimborso del Cliente.

III. LA FUTURA GESTIONE DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO SU GOMMA E A FUNE, DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO TURISTICO (SKIBUS Monte Bondone) E DEL SERVIZIO DI TRASPORTO PUBBLICO URBANO A CHIAMATA

I servizi affidati alla Società saranno i seguenti:

- A) Il servizio di trasporto pubblico urbano di linea su gomma
- B) Il servizio di trasporto pubblico urbano turistico (skibus Monte Bondone)
- C) Il servizio di trasporto pubblico urbano su fune
- D) Il servizio di trasporto pubblico urbano a chiamata che si distingue in “trasporto a chiamata notturno” e “trasporto a chiamata di linea”. Quest’ultimo potrà essere attivato in sostituzione parziale/totale di linee o parti di linee esistenti e/o per estendere il servizio di trasporto anche su territorio extra-comunale.

Gli indirizzi per lo svolgimento dei servizi di cui sopra sono specificatamente indicati nell’Allegato 02 del Deliberazione consiliare.

Risulta opportuno evidenziare che la Società Trentino Trasporti SpA è coinvolta in una serie di importanti investimenti che interessano il Comune di Trento, di sicuro impatto sulla futura gestione del servizio come ad esempio lo **sviluppo del raddoppio della ferrovia Trento Malè**, nel più ampio progetto integrato che vede la circonvallazione ferroviaria attualmente in esecuzione, lo sviluppo dell’asse forte di collegamento nord-sud e il futuro interrimento della linea storica della ferrovia.

La Società Trentino Trasporti SpA collabora inoltre nel progetto di realizzazione del **nuovo “Hub di interscambio della mobilità”** presso l’area ex Sit nell’ambito di un accordo di collaborazione tra la Provincia Autonoma di Trento, il Comune di Trento e Trentino trasporti S.p.A. che definisce i rapporti e le azioni coordinate tra le parti per la realizzazione dell’opera pubblica. Il progetto si pone il fine di sviluppare l’area ex SIT quale polo intermodale cittadino ed elemento di riqualificazione urbana.

La Società Trentino Trasporti SpA collabora inoltre per la realizzazione del **progetto BRT (bus rapid transit)** per il collegamento veloce tra Trento – Lavis – Zambana, nell’ambito del protocollo di intesa tra Provincia Autonoma di Trento, il Comune di Trento, il Comune di Lavis e Trentino trasporti S.p.A..

IV. QUADRO NORMATIVO DI RIFERIMENTO PER LA SCELTA DELLA FORMA DI GESTIONE DEL SERVIZIO

Ai fini della scelta della modalità di gestione dopo la scadenza dell'attuale affidamento occorre ricostruire il quadro normativo di riferimento.

Si rileva, al riguardo, che la Provincia Autonoma di Trento, in materia di organizzazione e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica ha adottato già da tempo una propria disciplina, in forza della competenza legislativa di tipo esclusivo o primario fondata sull'art. 8 punto 19 dello Statuto Speciale (DPR 31 agosto 1972, n. 670).

Tale disciplina, è data nello specifico dalla **Legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6** - applicabile a tutti i servizi pubblici locali di interesse economico rientranti nelle materie di competenza provinciale (eccetto distribuzione di energia elettrica, distribuzione di gas naturale e gestione delle farmacie comunali, disciplinati dalle rispettive norme di settore). Il trasporto pubblico rientra tra le materie della competenza provinciale, oggetto di specifica disciplina legislativa contenuta nella **Legge provinciale 9 luglio 1993, n. 16** ("Disciplina dei servizi pubblici di trasporto in provincia di Trento"), istitutiva della stessa Società Trentino Trasporti S.p.A., quale società della quale i Comuni possono avvalersi per la gestione dei servizi pubblici di trasporto di cui sono titolari (art. 22 comma 3). La L.P. 16/1993 peraltro, per quanto riguarda le modalità di affidamento, rinvia alla normativa provinciale di portata generale.

La L.P. 6/2004, che rappresenta il quadro giuridico di riferimento, oltre che per la Provincia, anche per gli enti locali trentini, reca disposizioni in merito a regime proprietario e gestione di reti e altre dotazioni funzionali all'erogazione dei servizi, forme di gestione dei servizi, contenuti minimi dei contratti di servizio/disciplinari di affidamento ed altre norme puntuali relative all'operatività dei soggetti affidatari.

Per quanto qui rileva, per la scelta della forma di gestione del servizio di trasporto pubblico urbano, si fa riferimento all'art. 10 comma 7 della L.P. 6/2004 ai sensi del quale gli enti organizzano i servizi pubblici **nel rispetto della normativa comunitaria**, tenuto conto delle **caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento**. I servizi pubblici possono essere gestiti **in economia** oppure mediante una delle seguenti forme di affidamento:

- a) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di **gare con procedure a evidenza pubblica** e per periodi determinati anche in relazione agli investimenti previsti e comunque non superiori a trent'anni; in questa fattispecie rientrano anche le procedure di partenariato pubblico-privato contrattuale;
- b) a soggetti individuati attraverso l'espletamento di **gare con procedure a evidenza pubblica aventi ad oggetto solo l'affitto d'azienda**, per periodi determinati secondo quanto previsto dalla lettera a);
- c) **direttamente a Società di capitali a capitale misto pubblico e privato** nelle quali il socio privato venga scelto, con specifico riferimento alla concessione e alle attività previste dal piano industriale e per un periodo da determinarsi secondo quanto previsto dalla lettera a) attraverso l'espletamento di gare con procedure a evidenza pubblica, attribuendogli una partecipazione non inferiore al 40 per cento (cd. partenariato pubblico-privato istituzionalizzato);
- d) **direttamente a Società di capitali a capitale pubblico**, a condizione che l'ente o gli enti pubblici titolari del capitale sociale esercitino sulla Società un **controllo analogo** a quello esercitato sui propri servizi e che la Società realizzi **la parte più importante della propria attività** con l'ente o gli enti pubblici che la controllano (cd. in house providing);
- e) **direttamente ad aziende pubbliche o ad enti pubblici economici** costituiti dagli enti titolari del servizio secondo i rispettivi ordinamenti e che realizzino la parte più importante della propria attività con l'ente o gli enti pubblici di riferimento.

La normativa provinciale, declinata rispetto all'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale, risulta coerente con le disposizioni del **Regolamento (CE) del Parlamento europeo e del**

Consiglio 23 ottobre 2007 n. 1370/2007 e s.m. e i. relativo ai servizi pubblici di trasporto passeggeri su strada e per ferrovia che abroga i regolamenti del Consiglio (CEE) n. 1191/69 e 1107/70. Il Regolamento prevede esplicitamente tra le modalità di affidamento della gestione del servizio di trasporto pubblico l'in house providing (aggiudicazione ad un "operatore interno"), al ricorrere di determinate condizioni (art. 5 par. 2).

Emergono dalle disposizioni sopra citate alcuni punti fermi:

- le forme di gestione consentite spaziano dall'auto-produzione (economia diretta, in house providing, gestione tramite ente pubblico controllato) alle forme di affidamento competitive (gara per affidamento a terzi, gestione tramite società mista previo espletamento di gara "a doppio oggetto");
- la scelta della forma di gestione di un servizio pubblico locale è rimessa alla discrezionalità dell'ente locale titolare dello stesso. Come tutte le scelte discrezionali anche questa deve essere motivata, in particolare con riferimento alle caratteristiche economiche, sociali, ambientali e geomorfologiche del contesto territoriale di riferimento (art. 10 comma 7 L.P. 6/2004);
- le varie forme di gestione ammesse sono poste, in astratto, sullo stesso piano, nel rispetto dell'autonomia istituzionale dell'ente che deve individuare nel concreto quale sia la più idonea per la gestione di quello specifico servizio nel proprio contesto. Tale impostazione è stata introdotta ab origine e successivamente mantenuta dal legislatore provinciale con le varie modifiche apportate nel tempo alla L.P. 6/2004 in coerenza con il principio di libera organizzazione delle autorità pubbliche che trova il suo fondamento nel diritto comunitario (in particolare protocollo 26 al TFUE) ed è oggi sancito anche dal Codice dei Contratti pubblici⁸ all'art. 7 (Principio di auto-organizzazione amministrativa);
- tra i vari modelli di gestione del servizio di trasporto pubblico locale, l'affidamento in house trova fondamento normativo sia nella L.P. 6/2004 sia nel Regolamento comunitario 1370/2007.

Si prende atto che, a livello statale, il 31 dicembre 2022 è entrato in vigore il D.Lgs. 23 dicembre 2022, n. 201, recante il "Riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica". Il Decreto si applica anche, pur con alcune norme di coordinamento⁹ anche al trasporto pubblico locale, facendo comunque salva la normativa di fonte comunitaria data dal citato Regolamento 1370/2007.

Il Decreto introduce norme fondamentali di riforma economico-sociale della Repubblica che dunque valgono anche per le Regioni a statuto speciale e Province Autonome, compatibilmente con i rispettivi Statuti e norme di attuazione. Pertanto, ai sensi dell'art. 105 del vigente Statuto speciale per il Trentino - Alto Adige:

- a) nelle materie già normate dalla Provincia in forza della competenza esclusiva, vale la normativa provinciale;
- b) nelle materie non normate dalla Provincia, in assenza di una disciplina di adeguamento al suddetto Decreto (ad oggi non adottata), vale la normativa statale.

⁸ cfr. art. 7 del DLgs D.Lgs. 31/03/2023, n. 36 (Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici).

⁹ A livello nazionale pertanto il trasporto pubblico locale è regolato dalla normativa di settore di cui al D.Lgs. 422/1997 (c.d. Decreto Burlando) nonché dalle disposizioni di carattere generale introdotte dal D.Lgs. 23 dicembre 2022 n. 201 recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica, secondo le norme di coordinamento di cui all'art. 32 del medesimo Decreto. Completano il quadro le norme regolatorie dell'ART.

V. MODALITÀ DI AFFIDAMENTO PRESCELTA E RELATIVE MOTIVAZIONI

Alla luce del quadro normativo sopra delineato, in sintesi ed in linea teorica il ventaglio di possibilità per il nuovo affidamento spazia tra:

- la gestione in economia;
- l'affidamento diretto a società pubblica in house o ad ente pubblico;
- l'affidamento a terzi con gara, nelle forme della gara "pura" per l'esternalizzazione della gestione del servizio, la gara per la scelta del partner privato operativo all'interno di una Società mista, la gara per l'affitto del ramo d'azienda.

Di fatto peraltro si osserva che:

- la gestione in economia, che comporterebbe l'internalizzazione del servizio, non è, per ovvie ragioni, possibile: si pensi soltanto al peso fondamentale del fattore produttivo-personale nella gestione di questo servizio (nel 2023 sono impiegate per il solo servizio urbano di Trento, n. 265,65 unità medie di personale viaggiante, cui si aggiungono le 6,71 unità medie per la funivia Trento-Sardagna), di per sé incompatibile con l'assetto organizzativo comunale; a ciò si aggiungano le serie ripercussioni sul piano occupazionale visto che il personale attualmente in servizio non potrebbe essere assunto direttamente dal Comune, stante il principio dell'accesso per concorso al pubblico impiego;
- l'affitto del ramo d'azienda del trasporto pubblico non è fattibile in quanto il Comune non ne è proprietario;
- l'affidamento diretto ad azienda pubblica o ente pubblico economico richiederebbe la costituzione di un nuovo soggetto ad hoc per la gestione del servizio, scelta questa che non solo sarebbe in contrasto con l'obiettivo a tendere di non incrementare ma casomai ridurre gli organismi gestionali esterni e che comporterebbe l'investimento di risorse pubbliche anche a titolo di capitalizzazione iniziale, ma che, soprattutto, sarebbe in aperta contraddizione con le recenti operazioni, di segno opposto, di aggregazione dei soggetti societari operanti nel settore del trasporto pubblico ("polo dei trasporti"), alle quali come sopra ricordato questo Comune, con apposite deliberazioni del Consiglio comunale, ha aderito condividendone le motivazioni;
- la creazione di una società mista con la messa a gara del 40% del capitale sociale e dei compiti operativi di gestione dei servizi, sconta lo stesso problema dell'affitto del ramo d'azienda: il Comune possiede solo il 14,24% del capitale sociale di Trentino trasporti S.p.A. e dunque sarebbe necessario un progetto condiviso con il socio di maggioranza Provincia Autonoma di Trento che però ha già avviato l'iter per l'affidamento in house a Trentino Trasporti fino al 30 giugno 2034 analogamente agli altri Comuni titolari del servizio di trasporto pubblico.

Di fatto dunque, **la scelta si riduce all'alternativa tra gestione in house** con la conferma dell'attuale gestore ed **esternalizzazione totale del servizio ad un gestore privato scelto con gara** (in discontinuità rispetto all'attuale affidamento).

In linea generale, è possibile evidenziare alcuni vantaggi del modello in house providing, particolarmente validi per un servizio come quello del trasporto pubblico locale e in un contesto quale quello della Provincia di Trento:

- la società in house, rispetto al gestore privato, si presta maggiormente a svolgere il ruolo di soggetto attuatore delle politiche della mobilità decise dall'Amministrazione nell'ambito del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) recentemente adottato (del. CC 9/2/2023 n. 62) e la cui attuazione avrà impatti non prevedibili a priori sul trasporto pubblico nell'arco del prossimo affidamento; assume quindi assoluto rilievo in questo servizio il vero punto di forza della gestione in house, che è la **flessibilità**. Questo aspetto è particolarmente decisivo in un contesto nel quale sono programmate e già avviate nella città di Trento importanti trasformazioni urbanistiche e viabilistiche quali la realizzazione della

circonvallazione ferroviaria, lo sviluppo dell'Hub della mobilità al Piazzale Canestrini, la realizzazione del nuovo fabbricato viaggiatori della Stazione ferroviaria di Trento, il futuro interrimento della ferrovia del Brennero;

- il **controllo** dell'operato di un gestore privato così come la **gestione dell'eventuale contenzioso** (la cui probabilità è assai elevata) rappresenta una componente di costo non irrilevante che va considerato nella comparazione fra i vari modelli di gestione; se già adesso l'Amministrazione garantisce, con personale dedicato, un controllo anche puntuale del servizio e quindi ha già conoscenze e competenze necessarie per farvi fronte, probabilmente le risorse ora dedicate non sarebbero sufficienti rispetto ad un gestore esterno, sicché un eventuale elevato livello di contestazioni e contenzioso (attualmente inesistente) richiederebbe un maggiore investimento di risorse per la sua gestione.

Occorre per converso considerare che la società in house è soggetta a una serie di vincoli pubblicistici, ad esempio per quanto riguarda il reclutamento del personale e l'acquisto di beni e servizi, che se da un lato garantiscono imparzialità e trasparenza nella gestione, possono tuttavia appesantire la gestione. Si pensi anche ai ricorrenti adempimenti in materia di prevenzione della corruzione e pubblicazione e tempestivo aggiornamento di dati concernenti l'organizzazione e l'attività svolta.

Il ricorso all'affidamento tramite gara, se da un lato può consentire di recuperare margini di efficienza dal punto di vista dei costi (politiche commerciali mirate), dall'altro tende ad incanalare la gestione del servizio in schemi rigidi difficilmente plasmabili alle diverse esigenze.

La criticità del modello di affidamento ad un soggetto esterno scelto con procedura competitiva e per converso il suo successo va individuata nella capacità dell'Amministrazione di dotarsi di un nucleo di controllo sull'operato del partner privato e di prevedere in anticipo l'evoluzione futura del servizio inserendo tutte le clausole contrattuali connesse ad eventuali modifiche. L'aspetto del controllo è infatti forse il punto più delicato del processo di privatizzazione. Non c'è dubbio che l'obiettivo del privato sia quello di massimizzare i profitti e pertanto per salvaguardare la qualità del servizio è fondamentale presidiare costantemente l'operato della Società. Senza controllo la "privatizzazione" della Società porterebbe con molta probabilità ad un peggioramento della qualità del servizio a scapito della collettività amministrata a cui conseguirebbe da parte del cittadino l'abbandono dell'uso del mezzo pubblico a favore di quello privato.

Va peraltro considerato, sotto il profilo dell'analisi costi/benefici, che l'abbandono dell'attuale formula organizzativa in house a favore dell'affidamento a terzi, qualora non motivato da sicuri vantaggi in termini di convenienza economica e/o da ragioni di opportunità legate ad una precedente gestione non soddisfacente o deficitaria, comporterebbe costi di transizione rilevanti e non quantificabili a priori. Dall'analisi svolta non si ravvisano elementi a supporto della scelta di una diversa forma di gestione per i servizi in oggetto, alla luce dei risultati della gestione dei servizi da parte di Trentino Trasporti S.p.a. conseguiti nel corso dell'attuale affidamento e dell'andamento economico - finanziario della Società.

Nella scelta tra l'una o l'altra delle opzioni in campo, occorre peraltro ricordare che il trasporto pubblico locale, in quanto servizio pubblico locale **a rete** di rilevanza economica, in base alla **Legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3**, deve essere organizzato per **ambiti territoriali ottimali**, definiti dalla Provincia Autonoma di Trento d'intesa con il Consiglio delle Autonomie locali (art. 13 comma 6).

L'art. 13-bis prevede che l'ambito territoriale ottimale coincide con l'intero territorio provinciale per il trasporto pubblico locale extraurbano, che è gestito dalla Provincia tramite affidamento diretto a Trentino trasporti S.p.A., attualmente fino al 30 giugno 2024 (delibera G.P. d.d. 28 giugno 2019 n. 970).

Gli ambiti territoriali ottimali per la gestione del trasporto pubblico locale urbano vanno invece individuati tramite l'intesa prevista dall'articolo 13, comma 6. L'ambito del servizio urbano di

Trento comprende anche Lavis (delibera G.P. 8 marzo 2013, n. 388) Comune con il quale è stata stipulata apposita convenzione per una linea di trasporto urbano intercomunale¹⁰.

Attualmente la Società gestisce in house il servizio urbano per i seguenti Comuni, oltre a Trento:

- Rovereto
- Pergine Valsugana
- Arco (capofila), Riva e Nago-Torbole (gestione associata "Alto Garda").
- Lavis.

Alla luce di quanto descritto, qualora il Comune di Trento, titolare del servizio urbano all'interno dell'ambito come sopra definito, optasse per l'esternalizzazione a terzi, dovrebbe espletare una gara unicamente per questo ambito territoriale. Dovrebbe, in altre parole, effettuare una gara da solo, in modo avulso dal sistema del trasporto pubblico provinciale complessivo come sopra delineato, che invece è incentrato, come si è visto, su una Società di sistema in house, istituita quale strumento operativo e servente già avviato e consolidato sul territorio provinciale.

Tale scelta, nel contesto del sistema di trasporto pubblico provinciale, si profila evidentemente come anti-economica e potenzialmente foriera di ricadute negative sia sull'utenza che sulla gestione.

Occorre evidenziare infatti che l'utenza del trasporto pubblico locale del Comune di Trento è costituita, oltre che dai residenti, da numerosi pendolari che quotidianamente gravitano sul capoluogo il quale svolge un ruolo di forte attrattore. La fitta rete di relazioni tra la città e l'intera Provincia che viene a crearsi, è garantita in modo significativo anche dal servizio di trasporto pubblico che, nelle intenzioni, dovrebbe diventare principale punto di riferimento per le politiche di mobilità sostenibile.

In questo contesto, l'aspetto fondamentale per garantire un servizio di livello per l'utenza è, oltre alla velocità commerciale, agli orari e alla qualità in generale del servizio, quello di poter contare su **un sistema integrato in termini di politica del servizio, di gestione, di tariffazione e bigliettazione**. Tale sistema **può certamente essere garantito da una regia unica e da un unico vettore**, come dimostra l'esperienza di questi anni, **mentre non lo è altrettanto facilmente in presenza di un servizio frammentato e gestito da soggetti diversi**. Lo sviluppo dell'integrazione modale e tariffaria consente infatti di ottimizzare i tempi complessivi di viaggio e quindi di recuperare livelli adeguati di competitività rispetto ai mezzi di trasporto privati.

Vari esempi concreti dimostrano il rapporto virtuoso di reciproca interazione tra servizio extraurbano e servizio urbano:

- la copertura del servizio di collegamento con la città dei sobborghi di Vigolo Baselga, Valsorda e Ponte Alto (copertura svolta con il servizio extraurbano);
- il servizio sostitutivo su gomma del collegamento funiviario con Sardagna in caso di fermo è eseguito con mezzi del servizio extraurbano.
- la copertura del servizio di collegamento con la città del Monte Bondone (Candriai, Vason e Vaneze).

Risulta pertanto evidente che ogni progetto relativo alla politica del trasporto nel Comune e nella Provincia di Trento non può prescindere da una **visione complessiva del servizio in un'ottica di ottimizzazione del servizio di trasporto pubblico nel suo complesso**, gestibile in quanto subordinato ad un'unica regia e affidato ad un unico vettore e ad una coordinata attività di programmazione ed organizzazione che consente efficienza e produttività dei turni di lavoro del personale.

Anche in termini gestionali è decisiva per la qualità del servizio una regia unica sul sistema di trasporto pubblico. Si pensi all'individuazione delle fermate, alla gestione delle tabelle degli orari sulle fermate condivise tra urbano ed extraurbano, alla gestione (pulizia e manutenzione) delle pensiline, delle paline e degli strumenti di comunicazione agli utenti.

¹⁰ Convenzione tra Comune di Trento, Comune di Lavis e Trentino Trasporti S.p.A. per la gestione della linea di trasporto urbano di Trento n. 17, sottoscritta il 1° luglio 2019, anch'essa in scadenza al 30 giugno 2024 e prorogata in forza della deliberazione di Consiglio comunale n. 62/2024 (v. cap. I. Premessa)

Vantaggi di una gestione unitaria ci sono anche dal punto di vista della tariffazione e delle bigliettazione dove è fondamentale che gli utenti possano fare riferimento ad un unico gestore.

L'**integrazione tariffaria** che dà diritto, con il medesimo titolo di viaggio, all'utilizzo di tutti i sistemi di trasporto operanti sul territorio e che rappresenta uno dei principali incentivi all'utilizzo della mobilità collettiva in sostituzione di quella individuale, sebbene non impossibile da realizzare in una rete a gestori multipli, è fortemente favorita da un contesto a vettore unico.

Si possono fornire, anche in questo caso, esempi concreti di come sia possibile utilizzare i treni della Valsugana e della Trento – Malé, nelle rispettive tratte urbane, utilizzando i titoli di viaggio del servizio urbano o la carta a scalare valida su ogni mezzo di trasporto pubblico gestito dalla Trentino trasporti S.p.A.. I residenti di Cadine e di Vigolo Baselga possono utilizzare i mezzi del servizio extraurbano utilizzando un titolo di viaggio urbano (biglietto o abbonamento), così come i residenti di Villazzano possono utilizzare i treni della Valsugana in partenza dalla Stazione di Villazzano con direzione Trento sempre con un titolo di viaggio urbano. Altro esempio di integrazione e coordinamento è rappresentato dal collegamento del sobborgo di Valsorda non inserito nella rete del trasporto pubblico urbano di Trento, che è invece sulla linea extraurbana per Vigolo Vattaro, Lavarone, Luserna, sempre in regime di integrazione tariffaria.

Un altro aspetto da considerare è relativo alle ricadute sulla gestione in ipotesi di affidamento di un ramo del servizio attuale ad un vettore diverso.

Considerati i dati dimensionali del contesto in cui si inserisce la gestione del servizio in oggetto, si intuisce la necessità di garantire delle **economie di scala** che, in una ipotesi di frammentazione, andrebbero perdute.

È il caso ad esempio del **parco rotabile** e delle dotazioni tecniche che il servizio urbano di Trento condivide con il servizio urbano del piano d'area dei Comuni della Vallagarina – capofila Rovereto e dell'Altogarda. L'unicità del parco rotabile (suddiviso per criteri dimensionali, capacità, alimentazione, motorizzazioni, attrezzature per il trasporto di utenti diversamente abili), di proprietà di Trentino trasporti S.p.A., consente di attingere, per le necessità di sostituzione delle risorse tecniche (guasti, manutenzioni, sinistri, ecc...) ad un'unica quota di risorse tecniche di riserva. Ciò consente di realizzare una significativa economia da un punto di vista della gestione delle sostituzioni.

Un altro esempio è la gestione dell'**officina** di Trentino trasporti S.p.A. che si occupa attualmente dei mezzi dei servizi urbani ed extraurbani. Nell'ipotesi di una suddivisione si dovrebbero evidentemente suddividere anche gli addetti dovendo così moltiplicare ed integrare gli organici (riduzione della produttività pro capite del singolo tecnico, favorita ora da lavorazioni su vasta scala) per fronteggiare la frammentazione delle richieste di intervento ed alle esigenze di formazione e necessaria specializzazione tecnica (tecnici specializzati in centralina elettronica, motoristi, impiantisti ecc...).

L'organizzazione unica del trasporto, urbano ed extraurbano, consente di utilizzare al meglio le risorse necessarie per l'espletamento dei servizi anche per quanto riguarda il personale viaggiante. Il fatto di poter disporre di un bacino di autisti di grandi dimensioni consente infatti alla Società di fronteggiare le scoperture che si vengono a creare per assenze o per la difficoltà a reperire nuove risorse umane sul mercato del lavoro.

Le argomentazioni sin qui svolte portano a sostenere l'**inopportunità, qualunque sia la modalità di affidamento prescelta, di innescare una frammentazione del sistema attuale** che, soprattutto dal punto di vista dell'utenza, porterebbe ad un peggioramento del servizio e ad una percezione negativa e disarticolata che potrebbe rallentare l'acquisizione di nuove quote di utenza al trasporto pubblico. Se si ritiene che l'affidamento tramite gara sia la soluzione migliore in termini di guadagno di efficienza è però assolutamente necessario che in gara venga messo l'intero servizio e che il bacino di riferimento sia quello provinciale e non quello locale. Questa opzione non è attualmente in campo dal momento che, come si è detto, la Provincia Autonoma di Trento ha in previsione l'affidamento in house a Trentino trasporti S.p.A. fino al 31.12.2034.

Si osserva peraltro che anche la maggior parte delle Regioni italiane ha optato per un affidamento del servizio a livello provinciale e dunque sovra-comunale.

Anche sul piano normativo a livello nazionale la dimensione degli ambiti considerata ottimale, per i servizi a rete in generale¹¹ è quella provinciale, in quanto idonea a realizzare economie di scala attraverso il superamento reale della frammentazione delle gestioni. Nello specifico per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, il D.L. 24 aprile 2017, n. 50, convertito con modificazioni dalla L. 21 giugno 2017, n. 96 prevede all'art. 48, che, ai fini dell'affidamento della gestione, la regione o la provincia autonoma – come nel nostro caso - determini i bacini di mobilità in base alla quantificazione o alla stima della domanda di trasporto pubblico locale e regionale, riferita a tutte le modalità di trasporto che intende soddisfare; tali bacini sono determinati tenendo conto delle caratteristiche socio-economiche, demografiche e comportamentali dell'utenza potenziale, della struttura orografica, del livello di urbanizzazione e dell'articolazione produttiva del territorio di riferimento e comprendono un'utenza minima di 350.000 abitanti ovvero inferiore solo se coincidenti con il territorio di enti di area vasta o di città metropolitane .

Accanto alle sopra esposte argomentazioni, occorre considerare anche che, allo stato, non vi sono riscontri oggettivi circa l'appetibilità sul mercato dell'affidamento del servizio nel nostro contesto territoriale. Infatti, in adempimento di uno specifico obbligo previsto dalla normativa di settore – segnatamente l'art. 7 paragrafo 2 del Regolamento (CE) 1370/2007 - la Provincia Autonoma di Trento, anche per conto degli altri enti locali affidanti, quindi anche il Comune di Trento, ha provveduto a pubblicare sulla GUCE l'avviso di pre-informazione relativo all'aggiudicazione in house del servizio per altri 10 anni a decorrere dal 1° luglio 2024. All'interno dell'avviso erano indicati i dati dimensionali e le altre informazioni essenziali sul servizio, compreso il valore economico, al fine di mettere gli operatori privati potenzialmente interessati nelle condizioni di valutare l'eventuale partecipazione alla procedura di affidamento. Non sono pervenute in questo periodo, sulla base dell'avviso, né richieste di maggiori informazioni né manifestazioni di interesse da parte di soggetti privati interessati a subentrare a Trentino trasporti S.p.A..

In conclusione si ritiene, per tutte le motivazioni espresse, che non vi siano ragioni per procedere all'espletamento della gara per il solo trasporto pubblico locale di Trento e che **la soluzione preferibile, nell'attuale contesto, sia quella di continuare ad avvalersi della Società di sistema in house Trentino trasporti S.p.A.** confermando l'orientamento già espresso nell'Avviso di preinformazione pubblicato nel 2023.

Nonostante le motivazioni di cui ai paragrafi precedenti portino già ad esprimere una netta preferenza per la continuità della gestione in house da parte di Trentino Trasporti S.p.A., la scelta dell'Amministrazione è supportata anche da elementi di confronto di natura economica atti a dimostrare che il modello gestionale prescelto per il trasporto pubblico urbano, oltre ad essere quello che nel contesto locale è maggiormente idoneo a realizzare i fini sociali ed a promuovere lo sviluppo economico e civile della collettività amministrata, è anche economicamente sostenibile.

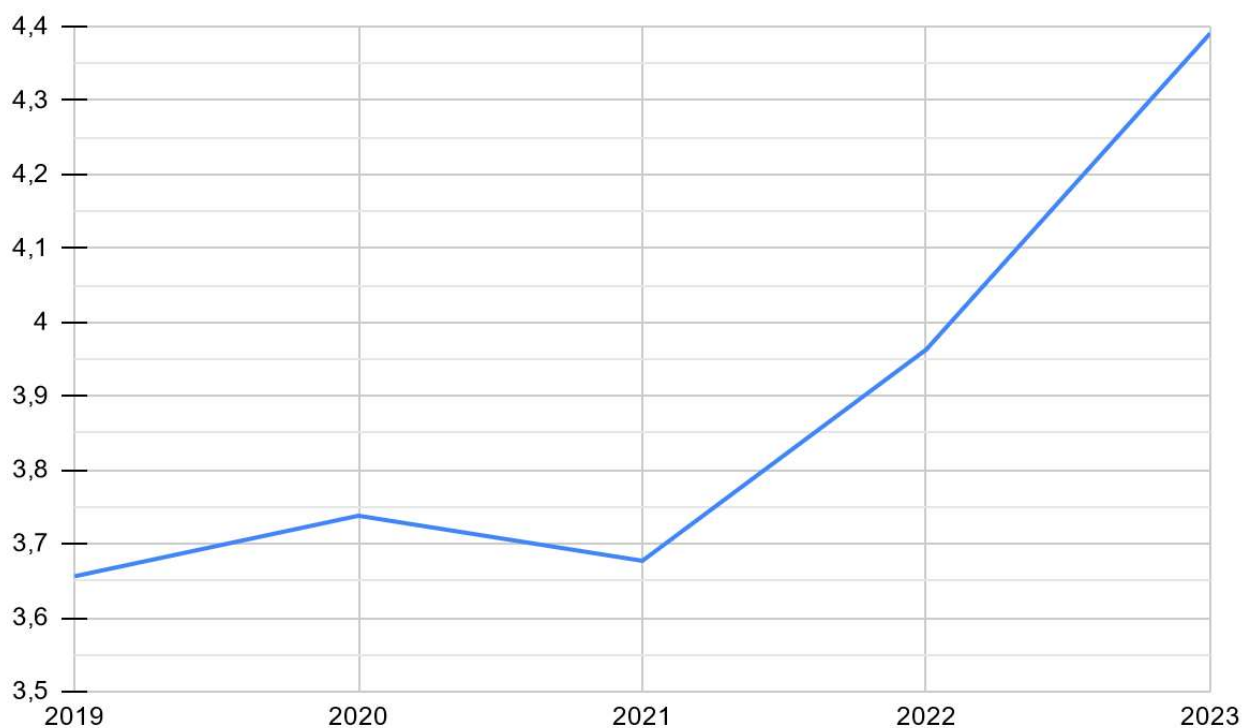
Da un punto di vista economico, un parametro significativo da prendere in considerazione per raffronto è quello del **costo chilometrico**.

11 Nel quadro normativo statale, in generale, anche il trasporto pubblico locale è soggetto alle disposizioni previste dall'art. 3-bis del D.L. 138/2011, conv. con modificazioni dalla L. 148/2011, in base al quale le Regioni devono delimitare i bacini ottimali all'interno dei quali organizzare i servizi ed individuare i relativi enti di governo, tenendo conto che l'organizzazione dei servizi di rango urbano coincide con una funzione fondamentale dei comuni (D.L. 78/2010 art. 14 co. 27 lett. b)). La dimensione degli ambiti o bacini territoriali ottimali di norma deve essere non inferiore almeno a quella del territorio provinciale e si possono individuare specifici bacini territoriali di dimensione diversa da quella provinciale, motivando la scelta in base a criteri di differenziazione territoriale e socio-economica e in base a principi di proporzionalità, adeguatezza ed efficienza rispetto alle caratteristiche del servizio, anche su proposta dei comuni interessati. Le funzioni di organizzazione dei servizi pubblici locali a rete di rilevanza economica, di scelta della forma di gestione e di affidamento della gestione e relativo controllo sono esercitate unicamente dagli enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei cui gli enti locali partecipano obbligatoriamente.

Analizzando il periodo di affidamento si osserva il seguente andamento:

		2019	2020	Var. % 20/19	2021	Var. % 21/20	2022	Var. % 22/21	2023	Var. % 23/22
Costo chilometrico standardizzato per il trasporto urbano	svolto con mezzi urbani	3,656	3,738	2,24	3,677	-1,63	3,963	7,78	4,391	10,7
	svolto con mezzi extra urbani	3,254	3,409	4,76	3,190	-6,42	3,430	7,52	3,271	-4,63

Tab.17a_Costo chilometrico Trentino Trasporti S.p.A.



Tab.17b_grafico costo chilometrico Trentino Trasporti S.p.A._servizio svolto con mezzi urbani

Quello del costo chilometrico è un dato importante che tuttavia andrebbe indagato unitamente alla quantità e tipologia delle prestazioni rese. Inoltre lo stesso costo si differenzia notevolmente a seconda della velocità commerciale del mezzo, *driver* fondamentale che dipende da condizioni esogene al contesto dell'impresa. In considerazione del fatto che il fattore produttivo lavoro incide per questa tipologia di servizio per oltre il 50% sul totale dei costi, è evidente che quanto più alta è la velocità commerciale dell'autobus quanto più bassi tendono ad essere i costi per chilometro.

Stante quanto premesso, nell'impossibilità di procedere autonomamente a questa verifica, in quanto la stessa non può basarsi unicamente sui dati di bilancio consultabili in Camera di Commercio, ma richiederebbe, diversamente, di acquisire dalle Società stesse una serie di

informazioni e dati sulla cui diffusione si incontrano spesso degli ostacoli, ci si è avvalsi di un'analisi effettuata da ASSTRA (associazione di categoria che rappresenta le aziende pubbliche operanti nel trasporto pubblico) e da Intesa San Paolo dal titolo "Le performance delle imprese di trasporto pubblico locale 2022", disponibile per la libera consultazione¹².

L'analisi, per quanto riguarda la performance economico-finanziaria e produttiva, si basa sull'elaborazione di dati relativi al periodo 2018-2020 forniti da un campione di 130 aziende rappresentative delle diverse realtà nazionali che si occupano di trasporto pubblico locale.

Poiché la serie storica relativa al parametro di confronto in argomento è ferma al 2020, si è ritenuto di aggiornare il dato per gli esercizi 2020-2022 sulla base degli indici dei prezzi FOI (senza tabacchi), dal momento che il 2020 non è pienamente significativo essendo influenzato, come noto, dagli effetti dell'emergenza pandemica sanitaria Covid 19.

		2019	2020 (indicizz.FOI)	2021 (indicizz.FOI)	2022 (indicizz.FOI)	TT 2022	TT - ASSTRA (con indicizzazione)
servizio urbano	vett-km	5,15	5,13	5,23	5,66	3,96	-1,7

Tab.18 benchmark costo standard

Ciò premesso, considerando il 2022, ultimo esercizio disponibile per il confronto, si rileva che, a livello mediano del campione considerato, il dato di 5,66 euro, risulta superiore a quello di Trentino trasporti che, per quanto riguarda il servizio urbano di Trento si attesta sui 3,96 euro.

Questo valore peraltro non tiene conto dei costi di ammortamento, considerati invece nell'indagine citata, che incidono per circa il 8,4% (dato 2020 fonte ASSTRA) a livello mediano. Tuttavia, considerando il costo standard relativo all'intera Società, pari a 3,92 vett/km, ed aggiungendo a tale valore i costi di ammortamento sopracitati, il dato di Trentino Trasporti risulta inferiore.

L'analisi ha evidenziato l'elevata efficienza della Società il cui costo unitario si è dimostrato sempre inferiore rispetto alle fonti di comparazione.

¹² vedi nota 5

VI. ASSETTO PROPRIETARIO E DI CONTROLLO DI TRENTINO TRASPORTI S.P.A. RISPETTO DEI REQUISITI GIURIDICI PER LA CONFIGURAZIONE “IN HOUSE PROVIDING”

Al fine di confermare l'affidamento diretto del servizio di trasporto pubblico urbano a Trentino trasporti S.p.A., occorre verificare, accanto alla sussistenza delle condizioni di efficacia, efficienza ed economicità della gestione, anche il rispetto dei requisiti prescritti dall'ordinamento interno e comunitario per la configurazione del modello in house providing, presupposto per la legittimità dell'affidamento diretto di servizi.

Come è noto, questo modello, in base alla normativa oggi vigente, costituita in via generale dall'art. 10 L.P. 6/2004 comma 7 lett.d) e dalla corrispondente norma statale di cui all'art. 16 del D.Lgs. 19 agosto 2016, n. 175 (Testo unico in materia di società a partecipazione pubblica - TUSP), nonché con specifico riferimento al trasporto pubblico locale, dall'art. 5 par. 2 del Regolamento CE 1370/2007¹³, postula la presenza contemporanea di tre requisiti:

a) quanto alla compagine sociale: la totale assenza di capitali privati non è *condicio sine qua non* per la compiuta integrazione del modello della società in house; è infatti ammessa, purché prevista espressamente da disposizioni di legge, la presenza minoritaria e marginale di soci privati, senza poteri di veto e/o influenza determinante sulla società;

b) quanto al controllo pubblico (c.d. controllo analogo): ogni Amministrazione socia deve poter esercitare sulla società “in house” un controllo analogo a quello esercitato sui propri servizi, situazione che può dirsi avverata qualora essa eserciti una influenza determinante sia sugli obiettivi strategici che sulle decisioni significative della persona giuridica controllata. In caso di società in house pluripartecipata - come Trentino trasporti S.p.A. - le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori esercitano congiuntamente il controllo su una persona giuridica qualora siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- gli organi decisionali della persona giuridica controllata sono composti da rappresentanti di tutte le amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori partecipanti. Singoli rappresentanti

¹³ Nell'ambito del Regolamento (CE) 23 ottobre 2007, n. 1370/2007, fatte salve le pertinenti disposizioni della legislazione nazionale, ogni autorità locale può decidere se fornire essa stessa i servizi pubblici di trasporto di passeggeri nel suo territorio o se affidarli a un operatore interno senza ricorrere a procedure di gara. L'art. 5 par. 2 del Regolamento stabilisce le condizioni alle quali è possibile decidere di procedere all'aggiudicazione diretta di contratti di servizio pubblico a un soggetto giuridicamente distinto su cui l'autorità competente a livello locale, o, nel caso di un gruppo di autorità, almeno una di esse, esercita un controllo analogo a quello che esercita sui propri servizi:

“a) al fine di determinare se l'autorità competente a livello locale esercita tale controllo, sono presi in considerazione elementi come il livello della sua rappresentanza in seno agli organi di amministrazione, di direzione o vigilanza, le relative disposizioni negli statuti, l'assetto proprietario, l'influenza e il controllo effettivi sulle decisioni strategiche e sulle singole decisioni di gestione. Conformemente al diritto comunitario, la proprietà al 100% da parte dell'autorità pubblica competente, in particolare in caso di partenariato pubblico-privato, non è un requisito obbligatorio per stabilire il controllo ai sensi del presente paragrafo, a condizione che vi sia un'influenza pubblica dominante e che il controllo possa essere stabilito in base ad altri criteri;

b) il presente paragrafo si applica a condizione che l'operatore interno e qualsiasi soggetto sul quale detto operatore eserciti un'influenza anche minima esercitino le loro attività di trasporto pubblico di passeggeri all'interno del territorio dell'autorità competente a livello locale, pur con eventuali linee in uscita o altri elementi secondari di tali attività che entrano nel territorio di autorità competenti a livello locale vicine, e non partecipino a procedure di gara per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri organizzate fuori del territorio dell'autorità competente a livello locale;

c) in deroga alla lettera b), un operatore interno può partecipare a una procedura di gara equa da due anni prima che termini il proprio contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta, a condizione che sia stata adottata la decisione definitiva di sottoporre a procedura di gara equa i servizi di trasporto di passeggeri coperti dal contratto dell'operatore interno e che questi non abbia concluso nessun altro contratto di servizio pubblico ad aggiudicazione diretta;

d) in mancanza di un'autorità competente a livello locale, le lettere a), b) e c) si applicano a un'autorità nazionale per una zona geografica non nazionale, a condizione che l'operatore interno non partecipi a gare pubbliche indette per la fornitura di servizi di trasporto pubblico di passeggeri al di fuori della zona per la quale è stato aggiudicato il contratto di servizio pubblico;

e) in caso di subappalto ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 7, l'operatore interno è obbligato a prestare egli stesso la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico di passeggeri in questione”.

possono rappresentare varie o tutte le amministrazioni aggiudicatrici o gli enti aggiudicatori partecipanti;

- tali amministrazioni aggiudicatrici o enti aggiudicatori sono in grado di esercitare congiuntamente un'influenza determinante sugli obiettivi strategici e sulle decisioni significative di detta persona giuridica;

- la persona giuridica controllata non persegue interessi contrari a quelli delle amministrazioni aggiudicatrici o degli enti aggiudicatori controllanti¹⁴;

c) *quanto all'attività prevalente*: ai sensi dell'art. 16 del TUSP "gli statuti delle società in house devono prevedere che oltre l'ottanta per cento del loro fatturato sia effettuato nello svolgimento dei compiti a esse affidati dall'ente pubblico o dagli enti pubblici soci" e "la produzione ulteriore" rispetto a questo limite di fatturato, "che può essere rivolta anche a finalità diverse, è consentita solo a condizione che la stessa permetta di conseguire economie di scala o altri recuperi di efficienza sul complesso dell'attività principale della società."

Come già anticipato in premessa della relazione, l'assetto societario e la governance di Trentino trasporti S.p.A. rispondono pienamente al suddetto modello, come di seguito specificato.

❖ La compagine sociale pubblica

Il comma 9 quinquies dell'art. 10 della L.P. 6/2004 - introdotto dalla L.P. 19/2016 - prevede espressamente che "nel trasporto pubblico locale è ammessa la partecipazione di capitali privati alla società in house, nel rispetto del diritto dell'Unione europea, quando la percentuale di capitale pubblico ammonta almeno al 99,99 per cento e la liquidazione della quota residuale in mano privata è troppo onerosa". Su questa base giuridica, lo statuto di Trentino trasporti S.p.A., all'art. 4 prevede la Società sia "a capitale prevalentemente pubblico, non sussistendo da parte dei soci privati forme di controllo, potere di veto o esercizio di un'influenza determinante sulla stessa ai sensi dell'art. 16 comma 1 del D.Lgs. 175/2016 e ss. mm. e ii. nonché in conformità della previsione del comma 9 quinquies dell'articolo 10 della Legge provinciale 17 giugno 2004, n. 6".

La compagine sociale di Trentino Trasporti, infatti, come si evince nella tabella che segue, è composta quasi interamente da soci pubblici (71).

La compagine sociale, al 31/12/2023 è così composta:

AZIONISTA	AZIONI (n)	VALORE NOMINALE (€)	%
Provincia Autonoma di Trento	25.316.857	25.316.857,00	80,0413
Comune di Trento	4.502.961	4.502.961,00	14,2365
Comunità Valle di Sole	31.971	31.971,00	0,1011
Comunità Valle di Non	20.490	20.490,00	0,0648
Comunità della Paganella	204	204,00	0,0006
Comunità delle Giudicarie	1.536	1.536,00	0,0049
Comunità di Primiero	409	409,00	0,0013
Comunità territoriale della Valle di Fiemme	831	831,00	0,0026

¹⁴ Tali requisiti erano così declinati, in recepimento delle Direttive europee del 2014 sull'aggiudicazione degli appalti e delle concessioni, dall'art. 5 comma 5 del DLgs 50/2016 recante il Codice dei contratti pubblici, ora abrogato dal D.Lgs. 31 marzo 2023, n. 36.

Comun General de Fascia	417	417,00	0,0013
Comunità della Valle di Cembra	460	460,00	0,0015
Comune di Dimaro Folgarida	15.159	15.159,00	0,0479
Comune di Malé	10.000	10.000,00	0,0316
altri 59 Comuni	67.358	67.358,00	0,2130
Totale partecipazione enti pubblici	29.968.653	29.968.653,00	94,7483
Privati diversi	441	441,00	0,0014
Totale partecipazione soci privati	441	441,00	0,0014
Trentino Trasporti/azioni proprie	1.660.644	1.660.644,00	5,2503
TOTALE	31.629.738	31.629.738,00	100

I 9 azionisti privati, che detengono complessivamente 441 azioni, corrispondenti allo 0,0014% non partecipano da diversi anni alle assemblee societarie manifestando così disinteresse alla gestione della Società. Non è stato possibile, per diverse motivazioni, rilevare le rispettive azioni così come operato in precedenza per tutti gli altri azionisti privati. Sebbene la partecipazione di questi capitali privati non invalidi la configurazione di società in house di Trentino trasporti S.p.A., l'assemblea straordinaria del 29 giugno 2021 ha deliberato una modifica dello statuto volta a portare la percentuale di capitale pubblico al 100% introducendo una causa di esclusione dalla compagine in caso di reiterata mancata partecipazione ingiustificata alle assemblee..

Nell'assemblea ordinaria del 6 maggio 2024, essendosi verificati i presupposti di cui all'art. 5 dello statuto, è stata approvata l'esclusione dei soci privati dalla compagine, con conseguente riduzione del capitale sociale da deliberarsi in una successiva assemblea straordinaria.

❖ **Controllo analogo**

L'attuazione del requisito del c.d. "controllo analogo" nel caso di Trentino trasporti S.p.A., è garantita da specifiche previsioni dello statuto sociale nonché, per rinvio e più dettagliatamente, dalla **Convenzione per la governance di Trentino trasporti S.p.A. quale società di sistema ai sensi degli articoli 33 comma 7ter e 13 comma 2 lettera b) della Legge provinciale 16 giugno 2006, n. 3.¹⁵**, predisposta e approvata dalla Provincia con la condivisione del Consiglio delle Autonomie locali e successivamente sottoscritta dai soci pubblici affidanti.

L'art. 33 dello statuto prevede che gli enti pubblici soci esercitino congiuntamente, mediante uno o più organismi, il controllo analogo che si concretizza in speciali poteri di indirizzo, vigilanza e controllo sulla società, al fine di assicurare il perseguimento della sua missione, la sua vocazione non commerciale e la conformità del servizio prestato all'interesse pubblico degli enti pubblici partecipanti. Tali poteri speciali sono ulteriori rispetto ai diritti spettanti in qualità di soci ai sensi del codice civile.

¹⁵ La convenzione è stata approvata con deliberazione del Consiglio comunale d.d. 27 marzo 2019, n. 43, ed è stata successivamente sottoscritta dal Sindaco in data 4 aprile 2019.

Le indicazioni provenienti dall'organismo incaricato del controllo analogo sono vincolanti per l'organo di amministrazione e per l'assemblea dei soci che sono tenuti a darvi attuazione.

Coerentemente, sempre in base allo statuto, è previsto che l'organo di amministrazione (attualmente composto di 5 membri, **di cui uno in rappresentanza del Comune di Trento**) "ha la facoltà di compiere tutti gli atti che ritenga necessari ed opportuni per l'attuazione ed il raggiungimento degli scopi sociali, esclusi soltanto quelli che la legge e lo statuto riservano all'assemblea e nel rispetto del controllo analogo anche congiunto esercitato dalle amministrazioni pubbliche socie. Al fine di consentire altresì l'esercizio del potere di controllo analogo, l'organo amministrativo ha il dovere di attenersi alle direttive dell'organismo previsto dall'art. 33" dello statuto "in merito agli obiettivi gestionali e alle modalità per la loro attuazione e di fornire le informazioni richieste affinché lo stesso possa svolgere le funzioni di indirizzo, vigilanza e controllo ad esso attribuiti".

L'art. 33 in esame prevede poi che le modalità di nomina, composizione ed i criteri di funzionamento degli organismi incaricati del controllo analogo sono disciplinati mediante convenzione tra i soci o patto parasociale, che devono garantire il controllo effettivo di ogni singolo socio sul servizio afferente al proprio territorio e forme di delega del controllo, coerenti con il Regolamento comunitario n. 1370/2007 in capo al socio finanziatore per quanto concerne gli investimenti.

La Convenzione di Governance prevede quali sedi di coinvolgimento di tutti i soci pubblici nella supervisione sulla gestione della Società l'Assemblea di coordinamento ed il Comitato di indirizzo. Più in dettaglio:

- **l'Assemblea di coordinamento** cui partecipano tutti i rappresentanti degli enti soci, composta da un rappresentante per ciascun ente socio parte della convenzione, sede nella quale si svolge la consultazione tra i soci pubblici circa le scelte strategiche e le politiche inerenti al servizio affidato alla società. Competono in particolare all'assemblea di coordinamento la nomina dei membri elettivi del comitato di indirizzo nonché l'approvazione delle linee guida per quest'ultimo;
- il **Comitato di indirizzo** composto da sette membri, di cui tre in rappresentanza della Provincia Autonoma di Trento e quattro in rappresentanza degli enti locali e precisamente il Presidente del Consiglio Autonomie Locali o suo delegato e tre componenti designati uno dal Comune titolare del servizio pubblico di linea ordinario (urbano) di maggior peso specifico tra quelli assegnati alla società - ossia il Comune di Trento -, uno dagli altri Comuni titolari di servizio pubblico di linea ordinario, da scegliere tra i Comuni capofila in presenza di convenzioni per la gestione del servizio a livello sovracomunale ed uno da tutti gli altri Comuni. Le competenze del comitato di indirizzo riguardano sia funzioni di controllo analogo che funzioni di indirizzo nei confronti della società e segnatamente:

a) un'attività di **indirizzo ex ante**, tramite:

- l'esame preventivo dei piani industriali o strategici della società, ovvero l'indicazione alla stessa degli obiettivi strategici, da sottoporre all'assemblea di coordinamento;
- l'approvazione preventiva delle operazioni di competenza dell'assemblea ovvero del consiglio di amministrazione anche quando si tratti di operazioni di competenza dell'assemblea straordinaria delegate per statuto al consiglio di amministrazione;
- la formulazione di atti di indirizzo/pareri vincolanti riguardanti aspetti dell'attività che presentano una significativa incidenza sul servizio affidato (strumentale e/o pubblico), con particolare riferimento al modello organizzativo aziendale, all'articolazione della struttura organizzativa e (secondo i termini stabiliti dalle condizioni generali di servizio), ai piani di attività annuali e/o pluriennali;
- le modalità di svolgimento dell'attività con riferimento al grado di esternalizzazione di processi e attività e alla definizione delle modifiche alle condizioni generali allegata a questa convenzione o delle nuove condizioni generali ed all'individuazione dei livelli delle prestazioni nei confronti dei soci e – ove previsto - il relativo sistema tariffario (che unitamente alle compensazioni pubbliche di

esercizio, servizio e tariffario deve comunque garantire la copertura dei costi);

- le operazioni di trasferimento, investimento, cessione, acquisizione o comunque comportanti la movimentazione o l'impegno di una rilevante entità patrimoniale.

b) nell'attività di **vigilanza** sulla società, attraverso l'assunzione di informazioni mediante:

- l'acquisizione dalla società di relazioni sulle attività svolte di maggior rilievo;

- l'esercizio di un potere ispettivo e/o di interrogazione sui documenti e atti societari riconosciuto a ciascuno dei membri, con particolare riferimento agli aspetti della gestione che attengono allo svolgimento del servizio affidato (strumentale o pubblico) ed alle condizioni di esercizio dell'attività in house;

- la comunicazione periodica delle informazioni attinenti il contenzioso giudiziale e stragiudiziale, le modifiche dei contratti di lavoro aziendali;

- la ricognizione periodica dei dati relativi al conferimento di incarichi esterni per importi superiori a 40.000,00 euro IVA escl., pubblicati ai sensi della disciplina sulla trasparenza;

c) nell'attività di controllo ex ante ed ex post sulla società, svolta mediante la verifica di qualsiasi attività di particolare rilevanza sociale e, nella specie:

- l'acquisizione della proposta di investimenti, budget preventivo per la spesa gestionale e report trimestrali della contabilità gestionale analitica;

- la valutazione del budget e del costo del servizio assumendo a riferimento elementi standard (ove disponibili) e/o elementi di benchmarking;

- la valutazione delle prestazioni fornite e degli obiettivi raggiunti rispetto a quelli attribuiti o, in alternativa, previsti dal budget di esercizio e dai piani previsionali;

- l'approvazione del progetto di bilancio di esercizio della società;

- la verifica della conformità dell'attività svolta dalla società ai requisiti richiesti dalla legge per l'esercizio "in house providing" e alle finalità del servizio pubblico.

Dal momento che il **Comitato di indirizzo** è il cardine della funzione di controllo analogo, **la presenza di un componente di diritto per il Comune di Trento assume particolare importanza** in quanto garantisce la supervisione effettiva sulla gestione del servizio pubblico affidato.

Non inficia l'esercizio del controllo analogo congiunto la previsione, all'interno della Convenzione di governance, di un **ruolo differenziato per il socio di maggioranza, ossia la Provincia Autonoma di Trento**. La Società infatti, mentre risponde ai singoli Enti affidanti circa l'adempimento delle previsioni delle rispettive convenzioni/disciplinari di servizio, è soggetta alle direttive della Giunta provinciale finalizzate ad assicurare un'organizzazione interna per la gestione coordinata delle partecipazioni societarie, con riferimento in particolare alle linee strategiche orientate ad assicurare sinergie operative tra le società del "gruppo Provincia", la valutazione e l'analisi dei bilanci e la predisposizione del bilancio consolidato, lo svolgimento dei compiti propri del capogruppo, il coordinamento degli statuti delle società controllate dalla Provincia e del loro sistema di governo, il coordinamento dell'attività delle società controllate per un efficace perseguimento degli obiettivi strategici della Provincia). Inoltre, in considerazione dell'accorpamento, con la fusione societaria, dell'attività di gestione del patrimonio funzionale del trasporto pubblico con l'erogazione del servizio, alla Provincia Autonoma di Trento è riservato un ruolo distinto dagli altri soci anche sul fronte degli investimenti, in quanto ente promotore e finanziatore, ai sensi della legge di settore (L.P. 16/1993 e ss. mm. e ii.), peraltro con forme di coinvolgimento degli altri soci, attraverso il Comitato di indirizzo.

❖ **Attività prevalente**

Quanto al requisito dell'attività prevalente, Trentino trasporti S.p.A. svolge unicamente attività riconducibili al servizio pubblico affidato dagli enti soci. In ogni caso, in base allo statuto, la Società – come prescritto dalla normativa - è vincolata a realizzare più dell'80% del proprio fatturato nello svolgimento dei servizi affidati dagli enti pubblici soci.

VII. CONCLUSIONI

Dall'analisi svolta non si rilevano motivazioni per rivedere la scelta circa la gestione in house del trasporto pubblico locale, in quanto questo modello si è dimostrato adeguato alla realizzazione delle politiche della mobilità urbana decise dall'Amministrazione ed estremamente adattabile ai cambiamenti introdotti e prevedibili durante il prossimo periodo alla luce delle importanti opere di trasformazione urbanistica e viabilistica programmate in attuazione del PUMS del Comune di Trento.

I risultati della gestione mostrano un livello di servizio adeguato alle esigenze dell'Amministrazione e degli utenti, come confermato anche dalle recenti analisi di customer satisfaction.

Sussistono, in conclusione, i presupposti giuridici e di convenienza economica, in termini di costi e benefici, per rinnovare per un ulteriore periodo l'affidamento in house del trasporto pubblico urbano e turistico alla Società di sistema Trentino trasporti S.p.A. valorizzando l'integrazione con il trasporto extraurbano svolto su ambito provinciale.

Settembre 2024

Il Dirigente del Progetto Mobilità
e rigenerazione urbana
Ing. Giuliano Franzoi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).

La Dirigente del Servizio sviluppo urbano,
sport e sani stili di vita
Avv. Cristina Mariavittoria Ambrosi

Questo documento, se trasmesso in forma cartacea, costituisce copia dell'originale informatico firmato digitalmente predisposto e conservato presso questa Amministrazione in conformità alle regole tecniche (artt. 3 bis e 71 D.Lgs. 82/05). La firma autografa è sostituita dall'indicazione a stampa del nominativo del responsabile (art. 3 D. Lgs. 39/1993).